Deutscher Bundestag **Drucksache 17/933**

17. Wahlperiode 03. 03. 2010

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ute Kumpf, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Sören Bartol, Iris Gleicke, Michael Groß, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Ausbau der Rheintalbahn

Die Bundesregierung hat sich mit dem Vertrag von Lugano im Jahr 1996 verpflichtet, die Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel als Zulaufstrecke zu den NEAT-Tunneln ((NEAT – Neue Eisenbahn-Alpentransversale) Gotthard und Lötschberg viergleisig auszubauen. Dies steht im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.

Der Neu- und Ausbau der Rheintalbahn ist für das Land Baden-Württemberg und seine Bürgerinnen und Bürger von Bedeutung. Nur mit dem viergleisigen Ausbau kann der Verkehrskollaps entlang der Rheinschiene verhindert, durch erhöhte Kapazitäten auf der Schiene eine Verkehrsverlagerung „vom Laster auf den Zug“ erreicht werden. Dies führt zu einer Entlastung der Straßen in Deutschland, der Schweiz und Italien und somit zu weniger Staus und Abgasen.

Die Verkehrsverlagerung bedeutet für die Anwohner der Rheintalbahn laut Bundesverkehrswegeplan 2003 aber bis zu 580 Züge pro Tag, darunter 280 Güterzüge. Bis zu 155 davon werden nachts verkehren. Sollte zudem der Oberrhein-Bypass verwirklicht werden, müsste die Bevölkerung mit einem Güterzug alle drei Minuten rund um die Uhr leben. Südbaden wird vom zusätzlichen Bahnverkehr nicht in Form von Reiseverbindungen profitieren, wohl aber eine große Belastung in Form durchrollender Güterzüge ertragen müssen.

Viele Menschen entlang der Strecke müssen deswegen mit massiver Lärmbelästigung rechnen, wenn die jetzigen Planungen Bestand haben. Damit die Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene im Rheintal die Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung erlangt, müssen auch die im Projekt „Baden 21“ zusammengefassten Vorschläge Grundlage aller weiteren Planungen sein. Die SPD-Bundestagsfraktion fordert daher eine gemeinsame Anstrengung für einen menschen- und umweltverträglichen Ausbau der Rheintalbahn. Dazu müssen Bund, Land und Bahn eine gemeinsame Finanzverantwortung übernehmen. Dieser Schulterschluss zwischen Bund und Land ist notwendig, um den Neu- und Ausbau, um das Projekt „Baden 21“ realisieren zu können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie steht die Bundesregierung zu ihrer Vertragspflicht gegenüber der Schweiz (Vertrag von Lugano)?

   Bis wann wird sie ihn umsetzen?

2. Bis wann gedenkt die Bundesregierung den sog. Schienenbonus rechtlich abzuschaffen?

   Plant die Bundesregierung dabei schrittweise vorzugehen?

   Falls ja, wie groß werden diese Schritte sein, und wann werden sie jeweils umgesetzt?

3. Ist davon auszugehen, dass die Abschaffung des Schienenbonus noch Auswirkungen auf einzelne Planfeststellungsabschnitte haben könnte, und falls ja, auf welche?

4. Gibt es Überlegungen der Bundesregierung beim Bau des 3. und 4. Gleises der Rheintalbahn bereits vor Abschaffung des Schienenbonus die zukünftigen Lärmrichtwerte zur Anwendung zu bringen?

5. Wie sieht die Bundesregierung die heutige Kapazität der Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Appenweier?

6. Wie sieht die Bundesregierung die zukünftige Kapazität der Rheintalstrecke nach Bau des Rastatter Tunnels?

7. Wie viele Personen- und Güterverkehrszüge verkehren heute jeweils auf der Ost-West-Magistrale Paris–Bratislava zwischen Karlsruhe und Appenweier, und mit welchem Personen- und Güterverkehrsaufkommen ist bis 2025 auf dieser Strecke jeweils zu rechnen?

8. Wie viele Personen- und Güterverkehrszüge verkehren heute jeweils auf der Nord-Süd-Transversale Rotterdam–Genua zwischen Karlsruhe und Appenweier, und mit welchem Personen- und Güterverkehrsaufkommen ist bis 2025 auf dieser Strecke jeweils zu rechnen?

9. Musste die DB Netz AG schon heute Zuganfragen zwischen Karlsruhe und Appenweier aufgrund mangelnder Kapazitäten abweisen?

10. Wie stark unterscheiden sich die Zugzahlen auf der Rheintalstrecke (heute und in 2025) am Abzweig der Ost-West-Magistrale in Höhe Appenweier?

11. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass es in Rastatt keine akute Engpasssituation gibt?

12. Inwieweit ist die bereits viergleisig ausgebaute Neubaustrecke zwischen Durmersheim und Rastatt überhaupt nutzbar ohne Beseitigung des zweigleisigen Engpasses bei Rastatt?

13. Ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der Ost-West-Magistrale und Nord-Süd-Transversale zu bewältigen, wenn der zweigleisige Engpass zwischen Rastatt und dem Baden-Badener Ortsteil Haueneberstein nicht durch Tunnel und Zulaufstrecke beseitigt wird?

14. Wie steht die Bundesregierung zur Auskunft der Deutschen Bahn AG im Februar 2009, aufgrund der Aufnahme des Rastatter Tunnels in die Projektliste „Verkehrsinvestitionen zum Konjunkturpaket II“, die zehn Jahre alte Planung zu überarbeiten, mit dem Ziel, Anfang 2011 mit dem Rohbau zu beginnen?

15. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem Streckenabschnitt bei Rastatt für den europäischen Schienenhochgeschwindigkeitsverkehr zu?

16. Bis wann rechnet die Bundesregierung auf welchen Abschnitten zwischen Appenweier und Basel mit Kapazitätsengpässen sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr?

17. Wie schätzt die Bundesregierung die Kosten für den Lärmschutz für die einzelnen Planfeststellungsabschnitte zwischen Karlsruhe und Basel jeweils ein?

18. Wie sehen die Kosten bei der Variante „Baden 21“ der in der Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hoch-Rhein (IG BOHR) zusammengeschlossenen Bürgerinitiativen aus?

19. Wie sehen die Kosten bei der Streckenführung der Variante „Deutsche Bahn“ aus?

20. Teilt die Bundesregierung die Aussage des Bundesministers der Finanzen, Dr. Wolfgang Schäuble (Badische Zeitung vom 12. Januar 2009), dass die jetzige Planung der Bahn für Offenburg (also ohne Tunnel) so nicht kommen wird?

21. Hält die Bundesregering eine Finanzierung wie beim Rüdesheimer Tunnel, den der Bund, das Land Hessen, die Stadt und die Deutsche Bahn AG gemeinsam finanzieren, auch für den Bau des 3. und 4. Gleises zwischen Offenburg und Basel für realistisch?

22. Wie schätzt die Bundesregierung die Äußerungen des baden-württembergischen Innenministers Heribert Rech vom 5. November 2009 ein, der feststellte, dass sich „alle Verfahrensbeteiligten einig sind, dass kein Planfeststellungsbeschluss ergehen und keine Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn geschlossen werden darf, bevor der Projektbeirat die einzelnen Abschnitte abschließend beraten hat“?

23. Welches Gewicht bemisst die Bundesregierung dem Projektbeirat nach den Ereignissen rund um den Planfeststellungsabschnitt 9.2 Haltingen–Weil?

24. Wie beurteilt die Bundesregierung ihre eigene Bedeutung innerhalb des Projektbeirates?

25. Bis wann rechnet die Bundesregierung nach aktuellen Planungen mit einer vollständigen Fertigstellung des viergleisigen Aus- und Neubaus zwischen Karlsruhe und Basel (unter Angabe der Fertigstellung der einzelnen Planfeststellungsabschnitte)?

26. Wie beurteilt die Bundesregierung den öffentlich erhobenen Vorschlag, Mittel aus dem Solidaritätszuschlag für den Ausbau der Rheintalstrecke zu verwenden?

Berlin, den 3. März 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333